

Noticias y comentarios

Transformaciones urbanas en Valencia. La Copa del América

La celebración en la primavera-verano de 2007 de la Copa del América (America's Cup) en aguas de Valencia ha hecho saltar de lleno a la ciudad a los medios de comunicación, donde se resaltan los cambios que ha experimentado y se discute la capacidad de transformación que puede tener un acontecimiento deportivo de este tipo sobre la realidad urbana y es a esta discusión a la que queremos colaborar con estas notas.

La ciudad de Valencia ciertamente ha sufrido profundos cambios en las últimas dos décadas; modestos y prudentes en la primera, absolutamente desmesurados en la segunda, en franca concordancia con la situación económica imperante en ambas.

Estos cambios, que no son excepcionales puesto que afectan a la mayoría de las ciudades españolas, merecen un estudio específico y pormenorizado para el que no hay espacio en estas notas; aquí nos vamos a limitar a definirlos, interpretarlos y establecer algunas conclusiones, aunque falte la perspectiva necesaria para alejarlos de la polémica en que muchas de estas cuestiones están sumidas en la actualidad.

LA NORMATIVA URBANÍSTICA

El marco regulador que ha amparado la evolución urbana de Valencia es doble, el PGOU aprobado en 1988 y la Ley Reguladora de la Actividad

Urbanística (LRAU) promulgada en 1994, requiere un comentario, aunque sea somero.

El PGOU se empezó a redactar en 1982, en una coyuntura económica y demográfica negativa y esto, combinado con una visión progresista desde un gobierno municipal socialdemócrata, dio lugar a un *Avance del Plan* marcado por la austeridad. Sus planteamientos generales, enmarcados en una contención de la deuda municipal, proponían “terminar” la ciudad antes que continuar su expansión y, en consecuencia, reducir el suelo urbanizable del planeamiento anterior; procurar la recuperación del centro histórico y la dotación de servicios en los barrios; proteger la valiosa (en términos ecológicos y económicos) huerta que rodea la ciudad; y promover el transporte público. El Plan finalmente aprobado fue más ambicioso en la medida en que la situación económica también había mejorado y continuó la política de crecimiento disperso a lo largo de las carreteras hasta la unión con los pueblos próximos, sin más referencia común que las imprecisas *Normas de Coordinación del Área Metropolitana*.

A finales de 1994 el gobierno socialista de la Comunidad Valenciana aprobó en uno de sus últimos actos legislativos la LRAU, que ha propiciado la espectacular expansión de la ciudad en la última década, pero también el desmesurado crecimiento de la urbanización en las tres provincias, que ha merecido el dudoso honor de ser objeto de censura por parte del Parlamento Europeo, hasta el que han llegado las quejas de los afectados por la aplicación de dicha ley.

Básicamente la LRAU traslada la iniciativa urbanizadora desde los propietarios del suelo a los promotores inmobiliarios a los que nombra “agentes urbanizadores”. El propósito era agilizar (y en consecuencia abaratar) la producción de suelo mediante la incorporación del capital al proceso, dado que los propietarios del suelo habían demostrado escasa capacidad para emprenderlo.

Los empresarios inmobiliarios han aprovechado las oportunidades que les brindaba una ley concebida expresamente para facilitar su labor a través de la promoción de PAI's (planes de actuación integrada), instrumentos dotados de gran flexibilidad y capacidad de introducir modificaciones en el planeamiento, y el resultado ha sido una gran expansión de la ciudad. Sin embargo esto no ha repercutido en el precio de las viviendas, que ha seguido subiendo, ya que generalmente los PAI's se promueven sin competencia, lo que permite al promotor fijar las condiciones, que son aceptadas con complacencia por la administración municipal.

CRECIMIENTO DEMOGRÁFICO

La población de Valencia creció un 2'3% anual entre 1960 y 1975, período que vio también forjarse su área metropolitana (AM); el crecimiento continuó, aunque a menor ritmo, hasta 1981, momento en que se inicia una evolución incierta que se prolonga hasta 2001: en este lapso la ciudad pierde 2.433 h.. A partir de esta fecha se relanza el crecimiento de la mano de la inmigración, lo que le permite aumentar casi 50.000 personas, pero el dato, todavía provisional, del *Padrón* de 1 de enero de 2007 retoma el balance negativo con una pérdida de 6.730 h, que fija la población en 800.666 h., aunque un dato no crea tendencia.

Conviene puntualizar que esta evolución es resultado, por una parte, del éxodo de ciudadanos que trasladan su domicilio a pueblos del AM (y aún fuera de ésta) donde encuentran precios más asequibles en las viviendas y una vida más tranquila, y, por otra, de la llegada de extranjeros a la búsqueda de un puesto de trabajo. Por tanto, este crecimiento no justifica ni requiere la construcción de nuevas viviendas: los nuevos habitantes son personas humildes que no pueden acceder a la propiedad en un primer momento y que, cuando lo hacen, una vez estabilizada su situación, buscan viviendas usadas y con escasas comodidades (sin ascensor) en los barrios más humildes porque son las más económicas; también como inquilinos representan una demanda limitada puesto que tienden a hacinarse en los llamados pisos-pátera para que les resulte menos oneroso el alquiler.

EL INICIO DE CAMBIO: 1980-1991

En 1979 los socialistas ganaron las primeras elecciones municipales en Valencia y, dado que la economía lastraba enormemente la situación general, iniciaron un período de reflexión, muy necesario, para analizar las múltiples deficiencias que había dejado el crecimiento urbano auspiciado por la dictadura (el urbanismo desarrollista) y establecer las directrices que debían presidir la política municipal a partir de entonces.

En 1980 se aprueba el Programa de Actuación Municipal que identifica tres ámbitos de actuación urgente: el centro histórico, el Saler y los barrios más degradados de la periferia. Se trataba de abordar la rehabilitación de un centro histórico muy extenso y degradado, de frenar la urbanización y procurar la liberación (en la medida de lo posible) y regeneración de la playa y devesa de El Saler y de la Albufera, muy agredidas en la etapa

anterior, y de dotar de equipamientos escolares, sociales y zonas verdes a todas las zonas de la ciudad.¹

Al mismo tiempo se emprende la tarea de modernizar la ciudad construyendo una serie de edificios emblemáticos capaces de dar lustre y generar plusvalías en su entorno. Son el nuevo ayuntamiento, el IVAM (Instituto Valenciano de Arte Moderno) y el *Palau* de la Música, que se sitúan respectivamente en la Avenida de Aragón, una zona entonces en plena expansión; en un extremo del degradado centro histórico, con fachada a Guillem de Castro, antiguo trazado de la muralla; y en lo que sería la prolongación de la Alameda, en el margen izquierdo del ya entonces viejo cauce al que daba la fachada principal. Son edificios imponentes pero sobrios, con una función concreta (cultural en dos casos), encargados a arquitectos de prestigio, lo que no evita los fiascos. El *Palau*, diseñado por García de Paredes, mostró que su gran vestíbulo acristalado era insostenible en un clima en el que son frecuentes temperaturas superiores a 25° C que hacían el ambiente interior insostenible; rápidamente hubo que improvisar una trama de cortinillas interiores que solucionaron el problema pero le quitaron la luminosidad y transparencia que eran su seña de identidad.

El IVAM, un edificio blanco, luminoso, de líneas puras, fue además la expresión de la política cultural emprendida; el primer museo de arte moderno de España consiguió con sus adquisiciones un prestigio que aún pervive. Situado en el barrio del Carmen, una zona muy degradada material y socialmente, su construcción sirvió para iniciar su rehabilitación, si bien se desaprovechó la ocasión de abrirlo e integrarlo al barrio: sin ninguna puerta lateral o posterior, “el edificio sólo existe por su frente”², una ronda de la que se ha retranqueado unos metros.

El céntrico ayuntamiento neoclásico se había quedado pequeño para gestionar el desarrollo urbano y se decidió una ampliación descentralizada a un par de kilómetros de distancia, en lo que entonces era una zona de expansión y que con el tiempo ha devenido en zona residencial de alto nivel; un edificio de ladrillo y con los vanos absolutamente planos que sorprendía pese a su sobriedad o quizá precisamente por ella.

Por otra parte, en estos años se emprendió el acondicionamiento y ajardinamiento del viejo cauce del Túria ganado por la ciudadanía como

1. GAJA, F., “València la consolidació de la ciutat moderna: un model desenvolupista insostenible” en *Pensar València*, UPV, Valencia, 2003.

2. SIMÓ, T., “Valencia: un crecimiento insostenible”, en BORJA, J.- ZAIDA, M. (eds.), *Urbanismo en el siglo XXI*, UPC, Barcelona, 2004.

espacio verde de uso lúdico. La enorme tarea se acometió por tramos, posiblemente por cuestiones económicas, lo que restó unidad y armonía al conjunto cuya adecuación todavía no se ha completado en la primavera de 2007. El primer tramo, que enmarcaba el Palau de la Música, se encargó al arquitecto R. Bofill, que creó un espacio barroco, excesivamente formal, con múltiples galerías-pérgolas sostenidas por columnas y dos vastas láminas de agua que tenían como finalidad estética reflejar el propio edificio y el puente del Mar (s. XVII), entre una vegetación mediterránea donde se entremezclan pinos, naranjos y palmeras. Adyacente al anterior se levanta un gigante Gulliver, con el cuerpo plagado de toboganes, que en seguida se convirtió en referencia lúdica para la grey infantil. Dos tramos se ocuparon con pistas polideportivas, muy necesarias en una ciudad ayuna de este tipo de instalaciones.

El resto se ajardinó siguiendo una línea poco formal, disponiendo casi a voleo árboles y césped, que daban impresión de naturaleza aún sabiendo que en nuestro clima la pradera es siempre artificial. El antiguo lecho del río se convirtió en un carril-bici, que era el único rasgo común y atravesaba el conjunto, comunicando además diversos campos de deportes (fútbol, rugby, baseball, patinaje, minigolf, etc, que se dispersaron por el jardín.

Todo el cauce se acondicionó, salvo el tramo del Palau, con gran economía de medios, lo que ha supuesto que algunas zonas hayan carecido de iluminación hasta fecha relativamente reciente, lo que limitaba su uso por falta de seguridad, pero resaltaba su carácter “natural” y popular. El cauce del río se convirtió en el auténtico pulmón verde y espacio de ocio de la ciudad porque además su carácter lineal lo sitúa a una distancia razonable de todos los barrios. No cabe duda que fue la gran realización de esta época.

Sin embargo la mayor modernización de Valencia se abordó en el campo del transporte. En el marco de un Plan de Transportes Metropolitanos se planificó una red de metro articulada sobre la base del ferrocarril comarcal de vía estrecha. Las distintas líneas se conectaban en subterráneo liberando a la ciudad de numerosos pasos a nivel y los terrenos de dos estaciones término. Se planearon también otras líneas de construcción dificultosa no sólo por tratarse de una ciudad ya edificada, sino por el terreno aluvial de freático superficial que le sirve de soporte, de manera que aún no se ha completado todo el trazado previsto; la red incluía también una línea de tranvía superficial (ya existente) que recorría la trama urbana por el norte, de este a oeste, llegando hasta el mar.

La red de metro, pese a sus carencias, era un intento serio de aumentar y mejorar la conectividad y accesibilidad de la ciudad y de su AM, que

sin embargo no ha supuesto en absoluto la esperada descongestión de tráfico ni en aquella ni en las carreteras de acceso y casi se podría pensar que ha tenido un efecto contrario. En efecto el metro ha supuesto de estupenda coartada para la construcción de innumerables urbanizaciones en la periferia metropolitana, en las que, como ya se ha señalado, se han establecido numerosos urbanitas que han encontrado en ellas viviendas más asequibles y otra forma de vida. El resultado ha sido un notable incremento del tráfico debido a que la eficiencia del transporte público es manifiestamente mejorable y a la clara preferencia social por el vehículo privado. Sirva a modo de ejemplo los resultados del *Observador Cetelem 2007* en el que el 91'7 por ciento de los jóvenes de 18 a 35 años se sienten más identificados con la opción "me gusta tener mi propio vehículo" que con la de "prefiero el transporte público y alquilar" que sólo atrae al 8'6 por ciento³. Este hecho nada positivo en términos económicos, sociales y ambientales es irrefutable y desafortunadamente no puede soslayarse en la gestión urbana; sólo podría paliarse con medidas coercitivas e impopulares como las que ya se han adoptado en algunas ciudades europeas (peajes de entrada, limitaciones), pero que en España ningún ayuntamiento se ha planteado por temor a los previsibles costes electorales.

También a principios de los años ochenta se abrieron los primeros tramos de carril-bici con el propósito de que terminaran cubriendo toda la ciudad, propósito claramente incumplido, si bien es cierto que los 35 km existentes en la actualidad no suelen verse muy concurridos, a pesar de que las dimensiones, la llanura y el clima de la ciudad durante la mayor parte del año la predisponen hacia esta modalidad de transporte. Únicamente los tramos que llevan hasta las zonas universitarias registran tráfico regular. Sus defensores aducen su limitada longitud como un inconveniente para su uso, sus detractores el escaso uso, salvo los días festivos, para no prolongarlo.

En el capítulo de simple embellecimiento se procedió a substituir la céntrica pasarela de la Exposición por un puente atirantado, situado sobre la estación de metro de Alameda, con la que forma un conjunto, obra de S. Calatrava, al que la imaginación popular ha bautizado como la Peineta por la forma que este arquitecto da a todos sus puentes.

Simultáneamente se prosiguió la tarea menos espectacular pero también importante de ir dotando de equipamientos y zonas verdes a los barrios, tendente a equiparar las condiciones urbanísticas de toda la ciudad.

3. El País, 15-IV-2007, p. 52.

En este sentido es necesario destacar como un hito importante la construcción del primer centro comercial moderno (galería comercial con múltiples tiendas y locales de ocio agrupados en torno a unos conocidos grandes almacenes) que recibió el significativo y apropiado nombre de Nuevo Centro. Situado en la zona norte de la ciudad, en un emplazamiento privilegiado entre la estación de autobuses y el acceso de Ademuz, sirvió para potenciar eficazmente la edificación de esta zona, pese a que en un primer momento despertara serias dudas respecto a sus perspectivas de futuro.

Así la ciudad iba cambiando paulatinamente en aspectos muy visibles, pero también en otros que simplemente se percibían en la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos.

LAS GRANDES TRANSFORMACIONES: 1995-2007

En 1991 el ayuntamiento cambia de color político, accede al poder una coalición formada por el PP y UV; este cambio no tuvo la menor trascendencia en los primeros años porque la coyuntura económica volvía a ser incierta, pero en 1995 el cambio llega también a la Generalitat, al tiempo que la situación económica se estabilizaba. Esto inicia un período vertiginoso de cambios en los que la ciudad sigue inmersa en la actualidad.

El todavía gobierno valenciano socialista en un intento por relanzar el sector de la construcción, como creador de empleo, dejó recién aprobada la LRAU, ya comentada, y, para fomentar el crecimiento de la ciudad, concibió el proyecto de la Ciudad de las Ciencias que debía situarse en el SE, en la marginal derecha del viejo cauce, entre éste y la autopista del Saler, en un terreno de huerta donde aún sobrevivía un pequeño poblado tradicional. Este proyecto, que inicialmente incluía dos edificios y una torre de comunicaciones, se el encargó al ingeniero y arquitecto S. Calatrava, originario de Valencia.

El nuevo gobierno se encontró con dos poderosos argumentos urbanísticos que ha explotado al máximo. En este sentido hay que reconocer que es difícil pensar que la LRAU hubiera podido ser gestionada de forma substancialmente diferente, con más moderación, porque ello habría significado desaprovechar las posibilidades de negocio que ofrecía, que obviamente eran conocidas y deseadas por el legislador. Situando al promotor-constructor como agente urbanizador por encima del propietario del suelo se el otorgaba un poder casi omnímodo que sólo requiere una actitud condescendiente por parte de la administración.

La Ciudad de las Ciencias se convirtió en Ciudad de las Artes y las Ciencias (CAC) y esta modificación nominal se acompañó de un cambio substancial en la concepción del proyecto al que había que imponerle una impronta nueva que hiciera *tabula quasi rasa* de la etapa anterior; se le amputó la torre de comunicaciones con el pretexto de que su altura podía interferir (¿) en las maniobras de aproximación de los aviones al aeropuerto de Manises, lo que no es óbice para que en la actualidad se haya previsto levantar en su lugar dos edificios de uso residencial y/o terciario y altura superior.

A cambio se le añadieron edificios sin una función bien definida, se elevó el coste, en el que los sobrecostes son continuos, hasta extremos poco conocidos, que no son ajenos (junto con Terra Mítica) al preocupante endeudamiento de la Generalitat y, finalmente, no cabe duda que constituirá un notable lastre económico (además del financiero) de cara al futuro.

El resultado ha sido un conjunto espectacular en todo el sentido del término, en el que la arquitectura-espectáculo ha adquirido la máxima expresión por la concentración de cuatro (de momento ya que está previsto añadir un ágora y...) inmensos edificios deslumbrantemente blancos, sobre cuya estética no voy a opinar porque es algo muy subjetivo, que no tiene la menor importancia. E. García⁴ dice de ellos que “son prolongaciones técnicamente refinadas, formalmente audaces y extremadas, probablemente terminales y en este sentido insuperables de un código conceptual de otra época: la de los prodigios de la ingeniería mineral” (p. 129), de la que el mejor ejemplo es la torre Eiffel.

La CAC es un proyecto que pretende convertir a la ciudad en destino turístico pero también reactivar la construcción en el poco prestigiado flanco meridional, donde restaba un vacío urbano entre el viejo cauce, el nuevo y los poblados marítimos, parcialmente ocupado por cultivos de huerta.

Con idéntica finalidad urbanística, generar plusvalías, y también dotar a la ciudad de un equipamiento necesario para su desarrollo como centro de negocios se encargó a N. Foster la construcción de un palacio de congresos, situado en el extremo noroccidental de la ciudad, en un emplazamiento idóneo junto a la salida de Ademúz, que sirve de acceso a la feria de muestras. El objetivo se ha cumplido de tal manera que el edificio, sobriamente magnífico, es hoy casi invisible entre los altísimos bloques de viviendas que lo rodean hasta ocultarlo.

4. “La Valencia de Barberá: ni global ni sostenible”, en BORJA, J.- MUXÍ, Z., Urbanismo en el siglo XXI, UPC, Barcelona, 2004.

La expansión urbana propiciada por estos proyectos se ha realizado bajo los auspicios de la LRAU, mediante la promoción de PAI's que han llevado a la construcción de decenas de miles de viviendas, muy pocas de ellas sociales.

En los nuevos polígonos residenciales el porcentaje de suelo urbanizable residencial se sitúa generalmente por debajo del 30 por ciento, lo que, combinado con una elevada edificabilidad que obliga a aumentar la cesión de suelo, da como resultado unas alturas elevadísimas para obtener buenos beneficios; además, como la normativa impone que el ancho de las calles sea equivalente a la mitad de la altura de los edificios, para "ahorrar" suelo en los viales se opta por estructuras escalonadas ascendentes desde los bordes hacia el centro que permiten aumentar la alzada sin necesidad de hacer lo propio con los espacios intermedios.

La morfología elegida es la edificación abierta o aislada en torre que deja amplias zonas peatonales ajardinadas u ocupadas por instalaciones deportivas de uso privado, pero sin reducir la densidad, antes bien incrementándola substancialmente. Se rompe la trama y el modelo urbano tradicional de edificación entre medianería urbana.

Mención especial merece el proyecto de urbanización Sociópolis en la huerta de la pedanía de La Torre, en el extremo meridional del término, al sur del nuevo cauce. Es una promoción privada, auspiciada desde la Generalitat, sobre una superficie de 348.643 m² en la que se propone construir 2.809 viviendas protegidas y un número desconocido (presumiblemente muy elevado) de viviendas libres para rentabilizar la inversión. Ingeniosamente se "vende" como una iniciativa social que pretende, con edificios de autor, la integración de viejos y jóvenes incluyendo huertos urbanos, lo que no es óbice para que se autoricen hasta 20 alturas más el bajo y una ocupación completa de la superficie residencial. El intento de extender la ciudad al sur del nuevo cauce del Túria, que durante décadas se consideró el límite deseable por los más ambiciosos, sólo se justifica desde la búsqueda de pingües beneficios ya que el crecimiento demográfico no lo requiere.

Se prosigue el ajardinamiento del viejo cauce destacando un tramo acondicionado para la instalación de pequeñas ferias y exposiciones (de alimentos, artesanía, etc), junto al que se reserva un espacio para el montaje de fuegos artificiales, y el que sirve de frente a la CAC sin finalizar todavía; un sector muy formal, cruzado por serpeantes riachuelos que forman pequeños islotes a los que se accede por rústicos puentecillos móviles, invadido en su tramo final por el Oceanográfico que se asienta parcialmente sobre él, rompiendo el compromiso de mantener el cauce libre de construcciones.

El plan de transportes continúa con la construcción de la red de metro, olvidando la mejora de las primeras líneas construidas, que resulta menos rentable desde el punto de vista electoral; en abril de 2007 se ha inaugurado la prolongación de la línea 5 que conecta puerto y aeropuerto. Se retoma con nuevo brío la construcción de aparcamientos subterráneos, iniciada en la etapa anterior con carácter público, mientras que ahora se dirigen a los residentes, bajo la modalidad de concesión por 50 años, en un intento por favorecer la utilización del vehículo privado. Con el mismo propósito se construyen hasta cuatro puentes sobre el río para facilitar la comunicación en las nuevas zonas de expansión (NW y SE), uno de ellos encargado también a Calatrava, que se convierte en el arquitecto de la ciudad, desvirtuando el aforismo de que nadie es profeta en su tierra.

En el capítulo del “embellecimiento” la última década del siglo llena Valencia de mobiliario urbano, chirimbolos, y de semáforos y farolas hasta el exceso. Unos útiles, papeleras exentas, bolardos, bancos, paradas de autobús, otros de utilidad más dudosa, paneles publicitarios de altura humana, grandes astas coronadas por una bandera y el correspondiente panel publicitario, a los que se le añaden maceteros y kioscos (el primer modelo de éstos fue retirado sin uso por su minúsculo tamaño). Prima un estilo barroco, recargado, de hierro negro que retrotrae al siglo XIX. El último intento en este sentido ha llevado a ordenar, en 2006, la unificación de las sillas y mesas de las terrazas que invaden todas nuestras aceras, dificultando en muchos casos la deambulación.

Proyectos inciertos

Dos grandes proyectos han centrado la atención del actual equipo municipal, más concretamente de la alcaldesa desde casi su toma de posesión: la prolongación de Blasco Ibañez y el Parque Central, ambos por realizar todavía.

La avenida Blasco Ibañez es una gran vía de cien metros de anchura que nació a finales del siglo XIX como un proyecto con un objetivo doble: unir Valencia con los poblados marítimos (de ahí su primera denominación, paseo de Valencia al Mar) y servir de eje de desarrollo para un ensanche oriental en la marginal izquierda del río. El proyecto se materializó en las primeras décadas del siglo XX hasta la avenida de Cataluña y se prolongó ya en la segunda mitad del siglo, perdiendo parte de su anchura y el bulvar central, hasta llegar a las puertas de los poblados marítimos, concretamente del Cabañal.

En la actualidad Blasco Ibañez es una gran avenida que va de ninguna parte a ninguna parte puesto que nace en la valla de los jardines de Viveiros y muere en la pared de la estación del Cabañal. Los sucesivos planeamientos de la ciudad siempre han mantenido su prolongación hasta el mar. En su camino hasta éste se interpone el barrio del Cabañal, formado por un conjunto unitario con una trama regular de manzanas rectangulares y declarado BIC (bien de interés cultural) en 1993 por la Generalitat.

La prolongación está actualmente en los tribunales impugnada por *Salvem el Cabañal* mientras la incertidumbre sobre su suerte incide en el deterioro del barrio de manera apreciable.

Sin embargo, en las últimas elecciones municipales de 2003, la candidatura de la actual alcaldesa que llevaba la prolongación en su programa, obtuvo la mayoría de los votos también en este barrio, lo que lleva a pensar que la queja, al menos a nivel popular, es principalmente por la forma en que se quiere llevar a cabo la operación cediendo las inmensas plusvalías a los constructores y sin retribuir adecuadamente a los afectados.

El Parque Central debe ocupar la extensa playa de vías férreas que acceden a la céntrica estación del Norte, situada a poco más de cien metros de la plaza del Ayuntamiento; es un proyecto recurrente que surge siempre en campaña electoral desde hace quince años. Su realización requiere el soterramiento de las vías y de la estación y sólo recientemente se ha firmado un convenio con el ministerio de Fomento tendente a hacerlo realidad en el futuro. Sin embargo, aunque no es más que un proyecto en fase preliminar, ya ha saltado la polémica debido a que el Ayuntamiento ya está planeando rascacielos en el "parque" con el pretexto de financiarlo, lo que choca con la voluntad popular de conseguir un pulmón verde en una zona que carece de ellos.

Pero no son los únicos proyectos importantes que se vislumbran en el horizonte. El más inmediato es el traslado del estadio de Mestalla desde su actual emplazamiento en una de las zonas más cotizadas de Valencia al entorno del Palacio de Congresos, sobre una parcela de propiedad municipal, cartografiada en el planeamiento vigente como uso deportivo público. Esta operación que incluye un intercambio de suelo entre el Ayuntamiento y la sociedad anónima Valencia CF, va acompañada evidentemente de una generosa recalificación del actual Mestalla para uso residencial y terciario y no ha sido muy bien recibida por una parte de la ciudadanía que ve una vez más como las jugosas plusvalías generadas van a parar a manos privadas. En efecto, por más que se diga que se trata de favorecer al VCF, argumento muy populista, la realidad es que la mayoría de las acciones son propiedad de su presidente, un importante constructor cuya familia las adquirió a sugerencia de

las autoridades para salvar una situación muy conflictiva en el club. Conviene señalar que con anterioridad se había llevado a cabo una ampliación de Mestalla, que fagocitó una calle y fue impugnada por los vecinos en los tribunales, que hace dos años la declararon nula, sin ninguna consecuencia hasta la fecha.

En la misma línea el otro equipo de fútbol de la ciudad, Levante UD, ha mostrado su deseo de trasladar también su estadio en este caso al espacio ocupado por los astilleros del grupo Boluda, situado sobre terrenos del puerto, de propiedad estatal; en un emplazamiento privilegiado, rodeado de agua por tres lados, el nuevo estadio contaría con un aparcamiento subterráneo para 3.000 vehículos y una capacidad para 40.000 espectadores, pese a que actualmente cuenta con unos 15.000 abonados y su campo actual, 25.300 localidades, sólo puntualmente roza el lleno.

Cambios funcionales en edificios singulares

También se han llevado a cabo y están en curso de realización algunos cambios de uso en edificios singulares que de una forma u otra desembocan en substanciosas operaciones inmobiliarias de las que se tiene la impresión de que la ciudad no obtiene todos los beneficios que debería. Así han surgido diversos movimientos ciudadanos denominados *Salvem* (Salvemos): *Salvem el Cabañal*, *Salvem l'Horta*, *Salvem el botànic*, *Salvem tabacalera...*, que son fruto del descontento de una parte minoritaria de la ciudadanía, generalmente intelectuales, ya que entretanto la alcaldesa va ganando elecciones y van cuatro, las tres últimas con mayoría absoluta.

El primero es el desalojo del céntrico edificio de los Juzgados, situado frente a Palacio de Justicia y construido hace poco más de veinte años, tras construir un edificio más amplio en el entorno de la CAC, pomposamente denominado *Ciudad de la Justicia*, pese a que no cuenta ni siquiera con plazas de aparcamiento suficientes, lo que ha obligado al centro comercial vecino a controlar el acceso a las suyas, hasta entonces absolutamente libre. El viejo edificio, previamente recalificado, ha sido adjudicado en concurso público a una empresa constructora que lo está transformando en viviendas de lujo.

Una operación compleja pretende concentrar las dependencias municipales, manteniendo la emblemática sede central, en la antigua fábrica de tabacos, que ocupa una manzana completa entre Blasco Ibañez y la Alameda. Para ello el Ayuntamiento ha firmado un convenio con la constructora propietaria de la Tabacalera por el que recibe ésta y 14 millones de euros a cambio de un viejo edificio municipal, situado en una esquina del Ensanche

y con fachada al viejo cauce; de Tabacalera se desgajan las naves laterales sobre las que se permite la construcción de viviendas. La rehabilitación de la antigua Tabacalera ha sido licitada (abril 2007) en 44'6 millones de euros, a los que habrá que añadir los sobrecostes a que estamos habituados los valencianos en la obra pública, pero, según la oposición municipal, esta operación reportará a la constructora unos beneficios de 210 millones, teniendo en cuenta los precios de viviendas y oficinas en ambas zonas.

Menos polémico ha sido el cambio de uso del mercado del Colón, precioso edificio modernista que, tras años de languidecer en la zona más selecta del Ensanche, ha sido rehabilitado y transformado en espacio de ocio y comercial, dotándolo además de un aparcamiento público y para residentes en el subsuelo.

LA COPA DEL AMÉRICA (AMERICA'S CUP)

En el otoño de 2003 los valencianos nos enteramos de que nuestra ciudad optaba a ser sede de la Copa del América (CA) 2007 y de que tenía posibilidades de ganar después de haber quedado entre las cuatro finalistas junto con Lisboa, Marsella y Nápoles, tras ver frustrado su deseo de conseguir unos Juegos del Mediterráneo y la capitalidad cultural. Valencia resultó elegida el 23 de noviembre de 2003.

Desafortunadamente la elección de una ciudad para cualquier evento no significa que es la mejor, sino simplemente que "es la que ha presentado el mejor proyecto" que es como eufemísticamente se expresa que es la que mayores ventajas ha ofrecido al organizador en la puja por obtenerlo, tal como en este caso destacaba la prensa suiza del momento, sin menospreciar, por supuesto, las características climáticas, geográficas, sociales y económicas de Valencia.

En este caso concreto America's Cup Management Limited (ACM), la empresa que organiza el evento por cuenta del equipo suizo Alinghi, vencedor de la edición anterior, recibe 90 millones (115'5 €/habitante), la concesión de suelo para construir un hotel de lujo junto al nuevo canal del puerto y la concesión de la explotación de la dársena interior (puerto AC) y la intervención no explicitada (dada a conocer) en la urbanización y construcción de la gran bolsa de suelo urbanizable existente entre la CAC, el puerto y Nazareth, muy próximo a la fachada marítima⁵.

5. Levante-EMV. Especial Copa del América, 27-XI-2003, p. 19.

En los últimos veinticinco años las ciudades, desprovistas de establecimientos industriales, se han lanzado a competir entre sí para atraer inversiones y nuevas actividades y, sobre todo, visitantes; el turismo se ha mostrado como un sector en crecimiento ininterrumpido desde 1950 y especialmente rentable en las modalidades de negocios y congresos, genuinamente urbanas. En este sentido la organización de eventos se ha convertido en un objetivo muypreciado por la promoción que proporciona, como pretexto para actuaciones urbanísticas y de equipamiento (financiados total o parcialmente por otras administraciones) y, finalmente, por el negocio que generan, pese a que su proliferación lleva a que la mayoría no cubra las expectativas y muchos resulten verdaderos fiascos.

FIGURA 1. LA NUEVA URBANIZACIÓN EN EL ENTORNO DE LA CIUDAD DE LAS ARTES Y LAS CIENCIAS



Dejando al margen la repercusión económica y mediática, desconocidas a día de hoy, bien es cierto que aquí nadie sabía donde se había celebrado la edición anterior (Auckland) y poca gente había oído hablar de la CA,

una competición muy elitista, ésta ha acelerado la construcción de algunas infraestructuras (metro y tranvía al aeropuerto y la ampliación de éste), ha propiciado la remodelación de la avenida del Puerto y una espectacular transformación del puerto, al tiempo que ha catapultado la urbanización de la fachada litoral al sur del puerto.

La avenida del Puerto, que es la principal vía de comunicación con éste y registraba una gran intensidad de tráfico en ambas direcciones, se ha dejado sólo de ida (cuatro carriles más un o sólo bus), lo que ha permitido ensanchar las aceras y plantar árboles en ellas además de un carril-bici.

La mayor transformación se ha producido en el puerto, que ha aplazado su plan estratégico hasta que terminen las regatas y ha desplazado a los pescadores de su emplazamiento habitual. Para la CA se ha abierto un canal de 800 m de largo por 70 m de ancho y 7 de calado que da acceso independiente y directo al mar y, junto a él, se ha levantado el edificio Veles e Vents, obra del arquitecto Chipperfield, en el Balcón al Mar. Este edificio de invitados, probablemente a causa de la premura de tiempo, tiene unas líneas muy puras y carece del barroquismo que caracteriza a la mayoría de las construcciones de la última década.

Se han construido también las bases para los equipos participantes (a las que habrá que buscar ocupación posterior) y una amplia zona de ocio, con cafeterías, restaurantes, terrazas, tiendas de lujo, parques infantiles y otras zonas lúdicas, muy concurridos en este momento en que se están celebrando las eliminatorias de la Louis Vuitton, pero que está por ver si lograrán consolidarse como espacio de ocio urbano, pese a las magníficas condiciones que ofrecen, alejadas de cualquier área residencial.

Pero el proyecto-estrella es eso, sólo un proyecto de momento, que abre unas inmensas posibilidades de negocio en las que participará, como ya se ha señalado, ACM. Se trata de la urbanización de una zona de 1'3 millones de m² que engloba el suelo urbanizable del PAI del Grao y la desembocadura del Túria y el entorno de la dársena interior, eje de la futura marina (que debe incluir viviendas).

Para su realización el Consorcio Valencia 2007 ha convocado un concurso de ideas que han ganado *ex aequo* J. Nouvel, J.M. Tomás y J. Ribas, por un lado, y el estudio GMP International. No vale la pena detenernos en estos proyectos puesto que está por ver como se conjugarán ambos sobre el terreno, sin olvidar que son simplemente "ideas" que no obligan a nada en realidad. Ambos concilian zonas verdes con la edificación y planean inmensos rascacielos frente al mar.

CONCLUSIONES

La modernización de la ciudad se inició tímida, moderada y meditada en los años ochenta y ha desembocado en la última década en la eclosión de la arquitectura-espectáculo, una verdadera arquitectura del poder que busca únicamente la generación de inmensas y opacas plusvalías que no llegan a la ciudadanía ni a las arcas municipales.

Es un crecimiento urbano injustificado e insostenible desde el punto de vista económico y ecológico que, sin embargo, es del agrado de la mayoría (como lo confirman las urnas) pese a su discutible estética y sólo parece inquietar a los intelectuales más progresistas. A cambio de las grandes obras se sacrifican los barrios y los servicios públicos porque su eficiencia no es espectáculo...

M^a Jesús Miranda Montero
Universidad de Valencia